

« Vivre la ville à la campagne »

Lettre d'information à la population n° 5 octobre 2009

www.agglod.ch

Soutien de la Confédération

La Confédération soutient l'agglomération de Delémont.

Qu'est-ce que ça signifie?

Quels sont les projets soutenus?

Pourquoi?

Confédération

Près de 75% de la population suisse vit dans les villes et les agglomérations d'où émanent d'importantes impulsions économiques, sociales, culturelles et politiques. Cependant, le processus d'urbanisation exerce une pression croissante sur les territoires urbains d'où l'apparition de plusieurs inconvénients: augmentation du trafic et de la pollution, problèmes sociaux et de finances publiques.

Confrontées à ces difficultés qui remettent en question leur attractivité économique mais aussi la qualité de vie de leur population, les villes ne sont pas à même de résoudre seules tous les problèmes qui se présentent.

La Confédération souhaite depuis 2001 intégrer davantage la problématique des agglomérations dans ses politiques sectorielles et encourager la réalisation de projets novateurs par le biais d'une politique incitative plus ciblée.

L'objectif essentiel est de maintenir la compétitivité des agglomérations. A ce but est associé celui de maintenir et d'améliorer la qualité de vie. Cela s'inscrit clairement dans la notion de développement durable. La Confédération a défini trois objectifs principaux:

- Attractivité économique et qualité de vie élevée ;
- Réseau polycentrique de villes et d'agglomérations ;
- Urbanisation vers l'intérieur et structuration des zones urbaines ;

La politique des agglomérations est en grande partie de la compétence des villes et des cantons. La Confédération, quant à elle, met un poids important dans l'incitation et le soutien aux cantons et villes/ communes, par une contribution financière si les objectifs qu'elle vise sont remplis par les projets d'agglomération présentés.

Canton

Dans un contexte de vive concurrence territoriale où les villes jouent un rôle capital, le Canton du Jura "entend se positionner pour capter les flux externes et tirer parti du dynamisme des régions urbaines voisines par le développement de complémentarités. Il a mis en exergue le rôle particulier de Delémont, soit: "Par sa position sur les réseaux de transports routier et ferroviaire, Delémont constitue le point d'ancrage du Canton du Jura au réseau des villes suisses. L'attractivité du Canton du Jura doit s'appuyer sur la proximité de Delémont avec les grands centres urbains voisins ainsi que sur sa dynamique démographique et économique".

Le fait d'être reconnu comme une des 50 agglomérations de Suisse et de participer ainsi aux Projets d'agglomération donne une lisibilité nouvelle à Delémont, à sa région et au Canton dans son ensemble.

L'agglomération de Delémont comprend environ 24'000 habitants.

Elle entend promouvoir le développement économique et social tout en assurant la cohérence et la durabilité de ces derniers. Le développement actuel comporte notamment le risque d'un étalement urbain sur une grande partie de la plaine de Delémont et une dispersion de la population dans des lieux éloignés du centre, des services et des moyens de transports publics. Une politique coordonnée et concertée de développement à l'échelle de l'agglomération est dans l'intérêt de toutes les communes, que ce soit pour les zones d'habitation, les zones d'activités et les zones commerciales ou pour la mise en place des infrastructures de transport, en particulier les transports publics et la mobilité douce. Cette politique permet d'encadrer le développement de manière judicieuse et durable, et facilite le financement des infrastructures nécessaires pour permettre d'assurer le maintien de la qualité de vie et des services.

Le Projet d'agglomération "Vivre la ville à la campagne" a été déposé en 2007 à la Confédération. Son axe principal porte sur les transports et l'urbanisation. En 2008, la Confédération a accepté de le soutenir, notamment en apportant un soutien financier de 40% à diverses infrastructures.

Le programme est étalé sur deux étapes : la première concerne les infrastructures à réaliser entre 2011 et 2014.

Durant cette année 2009, les différentes autorités de l'agglomération prennent les mesures nécessaires à la réalisation des projets que la Confédération a accepté de soutenir.

Différents crédits d'étude ont notamment été votés.

Les projets de la première étape sont présentés ici.

Les autorités vérifient la faisabilité des projets, c'est-à-dire prennent l'engagement politique de les réaliser.

De plus, elles allouent les ressources nécessaires pour l'élaboration des avants-projets.

Les numéros renvoient à la liste des mesures du Programme d'agglomération déposé en 2007, téléchargeable sur le site internet.

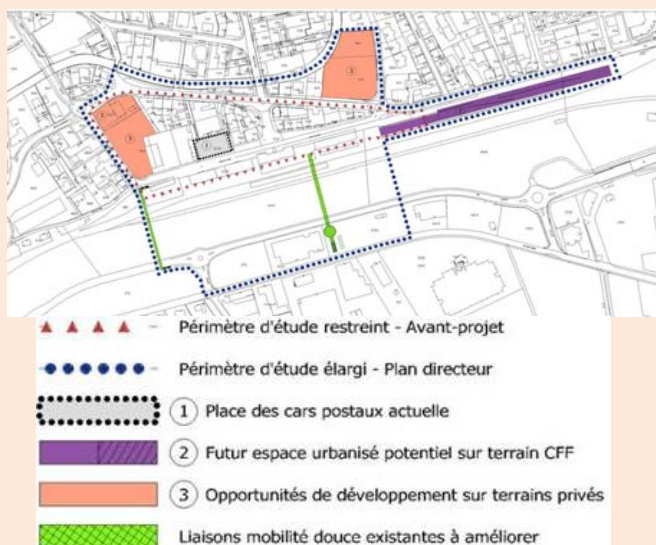
1a Réaménagement de la gare routière



Les mesures 1a "Réaménagement de la gare routière" et 1b "Réalisation d'une vélostation" sont liées, étant donné la nécessité de garantir un transfert modal optimal pour tous les usagers concernés (piétons et cyclistes en particulier). Il est également indispensable de disposer d'une vision globale et cohérente du pôle de développement de la gare, du point de vue territorial, urbanistique et architectural. Pour répondre à ce but essentiel, l'étude va porter sur deux périmètres.

Le périmètre restreint comprend les terrains qui sont directement concernés par les deux mesures 1a et 1b. Ce périmètre comprend la place des cars postaux actuelle, le bâtiment sis à l'ouest du bâtiment voyageurs CFF ; la halle aux marchandises dont les

vocations futures devront être déterminées. Le périmètre élargi inclut les secteurs de développement situés autour de la gare CFF, en particulier les terrains CFF côté est, qui pourraient être mis en zone à bâtir et valorisés ; les terrains de la Jardinerie et ceux situés à l'ouest de la Poste, qui représentent des potentiels de développement importants répondant aux objectifs d'une urbanisation et d'une densification du tissu urbain existant ; le Quai de la Sorne et la route de Moutier, qui sont des



1b Parking vélos et station à vélos à la gare



espaces publics majeurs de transition vers le centre-ville ; les liaisons à destination du sud des voies (passage sous-voie et passerelle) qui devraient être améliorées, en termes de confort et de sécurité, pour les piétons et, en particulier, pour les cyclistes ; la rue Emile-Boéchat, dont la fonction de place dépose-minute devrait être requalifiée et valorisée. La gare routière pose aujourd'hui de sérieux problèmes de capacité, de sécurité et de confort pour les usagers (3'500 voyageurs y transitent quotidiennement). Le projet vise les objectifs suivants : aménagements de quais d'embarquement et de structures d'accueil pour les voyageurs ; augmentation de l'espace disponible (sécurité pour les manœuvres des véhicules et les passagers) ; sécurisation des flux piétonniers et cyclables (en provenance et à destination de la gare).

Les infrastructures actuelles destinées aux deux-roues ne garantissent pas une offre de stationnement satisfaisante, tant du point de vue quantitatif que qualitatif (sécurité, confort). Elles doivent être complétées par la mise en place d'une vélostation, soit une structure sécurisée avec services annexes éventuels tels que réparation, entretien, services à domicile à vélo, etc.

12 Aménagements pour les piétons et cycles entre Delémont et Courroux

Etroitement lié au projet no 55, il est prévu d'améliorer la sécurité des piétons et des cycles entre Delémont et Courroux, en raison des risques (12'500 véhicules/jour, double giratoire). Il s'agira d'une modération du trafic avec séparation des transports publics et de la mobilité douce.

27 Piste cyclable Courrendlin - Châtillon

Un itinéraire / piste cyclable Courrendlin - Châtillon à vocation scolaire sera aménagée sur 2'300 m partiellement hors de la route communale. Cet itinéraire est inscrit en priorité 1 sur le plan sectoriel des itinéraires cyclables.

10 Piste cyclable Delémont - Soyhières

Il est prévu d'aménager un itinéraire cyclable et un chemin de randonnée pédestre sur le long de la Birse, d'une longueur de 2'400 m. La réalisation et la mise en service de cet itinéraire Delémont-Soyhières ne sera possible qu'après la sécurisation du passage à niveau du Colliard prévu en 2010.

21 Itinéraire cyclable entre Courroux et Vicques par Bellevie

Le projet est consolidé et sa réalisation est prévue en 2012. Il s'agit d'aménager un itinéraire cyclable et un chemin pour piétons d'une longueur de 2'900 m dont 700 m en itinéraire nouveau. Il sera accompagné de mesures de sécurité à mettre en place dans le quartier de Bellevie à Courroux.

20 Aménagement de la traversée de Courroux

Le village subit aujourd'hui des charges importantes (route cantonale : 13'000 véh./j) et en constante augmentation compte tenu du développement fort du Val Terbi. Cela risque d'engendrer des problèmes de sécurité et d'attractivité de la commune à proximité immédiate du centre de Delémont. Le projet devra être coordonné avec la réalisation d'un "contournement futur" dans le cadre du projet H18 (route nationale vers Bâle). Sont prévus des

aménagements de portes d'entrée, des mesures de modération du trafic et des bandes cyclables, un réaménagement de la chaussée du centre du



village en faveur des modes doux (zone 30, des arrêts bus, abris vélos), modération et sécurisation dans les rues adjacentes et de nouveaux cheminements piétonniers.

52 Raccordement direct de la ZARD au réseau des transports publics

Il s'agit d'aménager une route de liaison directe de la ZARD à la route cantonale pour améliorer la desserte par bus de la zone d'activités en évitant un rebroussement au milieu de la ligne Delémont - Courrendlin.

En noir, le tracé initial prévu.

En rouge, le tracé qui sera étudié.



55 Accélération des bus à l'entrée sud-est de Delémont (gestion de la circulation sur giratoires)



L'objectif est d'améliorer la stabilité de l'exploitation des lignes de transports de l'agglomération par l'aménagement de voies bus et de signaux lumineux. Le secteur critique est le double-giratoire à l'entrée Sud et Sud-Est de Delémont (Landi et Mc-Donald's). Actuellement, le temps de parcours en bus est pénalisé

et l'attractivité des transports publics réduite compte tenu de la situation aux heures de pointe sur les trajets Courroux-Delémont (env. 2 km, temps parcours horaire 10-12 minutes, vitesse commerciale 11 km/h) et Courrendlin-Delémont (env. 5 km, 16 minutes, vitesse commerciale 18 km/h).



4a1 / 4a2 Réaménagement des rues du centre-gare



Objets de l'étude

La nécessité de disposer d'une vision et d'une conception globale d'aménagement des rues du centre-gare découle directement de la politique communale mise en place au cours des dernières

années (prendre toutes les mesures utiles et nécessaires afin de tirer le meilleur profit possible des effets de délestage produits par la RDU). La réflexion doit se faire en tenant compte des travaux déjà été réalisés dans le quartier de la Gare (place de la Gare et rue de l'Avenir).

A court terme, des interventions seront nécessaires en raison de l'état actuel des surfaces et des infrastructures souterraines qui sont très mauvaises à certains endroits. Les travaux qui seront engagés

dès 2011 concerneront en priorité l'avenue de la Gare, qui constituera la 1^{ère} étape de mise en œuvre du projet. L'étude sera aussi l'occasion de réfléchir à un concept d'aménagement des espaces publics situés le long de la Sorne, en relation avec les mesures qui devront être réalisées dans le cadre du concept de sécurité lié à protection contre les crues.

Le centre-ville de Delémont est encore largement voué au trafic individuel motorisé (routes affectées autrefois au trafic de transit).

Le plan directeur communal des circulations vise à améliorer l'accessibilité au centre depuis l'extérieur, pour toutes les formes de mobilité douce et à favoriser les déplacements "lents" à l'intérieur même des zones centre. L'étude devra assurer une information et une participation de tous les milieux concernés en les sensibilisant et, surtout, en les associant aux difficultés posées par les questions de réaménagement (circulations, stationnement, mobilier urbain, etc.) grâce à un processus participatif.

7 Accélération de la ligne des Transports urbains de Delémont (TUD) Gare - Hôpital

L'objectif est d'améliorer le temps de parcours et la stabilité de l'horaire (cadence 20 minutes) par l'aménagement d'une nouvelle liaison réservée au bus sur le parking de l'hôpital.

Le gain attendu d'env. 1 minute est indispensable à terme pour assurer les correspondances avec les transports publics régionaux et nationaux en gare de Delémont.

51 Rebroussement des cars postaux à Courrendlin/Rebeuvelier

L'exploitation des lignes 11 et 18 nécessite d'améliorer les possibilités de retournement pour les bus entre le centre du village de Courrendlin et le giratoire de

Choindez, à la Verrerie. A Rebeuvelier, l'aménagement nécessaire à la manœuvre de retournement est à sécuriser.

50 Rebroussement des cars postaux à Montsevelier

L'objectif est de réaliser un aménagement routier pour l'exploitation optimale de la ligne 17 en permettant le retournement en extrémité

de ligne. Il doit permettre la desserte systématique des villages du Val Terbi aussi bien à l'aller qu'au retour.

Aujourd'hui, la ligne effectue une boucle, tantôt dans un sens tantôt dans l'autre selon

le flux principal des voyageurs et les besoins de relations entre localités.

Tableau récapitulatif

Mesure	Organe responsable	Coût total prévu	Participation fédérale	Montant du crédit d'étude	Réalisation prévue en	Tâche à accomplir (pour fin 2009)
1a	Commune de Delémont	4'200'000	1'700'000	170'000	2013-2014	Avant-projet
1b		300'000	120'000			
4a1/4a2	Commune de Delémont	3'000'000	1'200'000	90'000	Dès 2012	Avant-projet
7	Commune de Delémont	100'000	40'000	Pas défini	Pas définie	Etude préliminaire
10	SAT/Courroux/Soyhières	300'000	120'000	-.-	2014	Avant-projet
12	PCH/Delémont/Courroux	2'100'000	900'000	240'000	2014	Etude préliminaire
20	PCH/Courroux	2'600'000	1'000'000	280'000	2014	Etude préliminaire
21	PCH/Courroux/Vicques					
27	PCH/Châtillon/Courrendlin	400'000	160'000	45'000	2012	Avant-projet
50	TEN/Montsevelier	200'000	80'000	Pas défini	Pas définie	Estimation succincte
51	TEN/Courrendlin/Rebeuvelier	200'000	80'000	Pas défini	Pas définie	Estimation succincte
52	PCH/Delémont/Courroux	300'000	120'000	Pas défini	Pas définie	Estimation succincte
55	PCH/Delémont/Courroux	1'000'000	400'000	165'000	2012	Etude préliminaire

SAT : Service de l'aménagement du territoire

TEN : Service des transports et de l'énergie

PCH : Service des Ponts et chaussées

Les coûts prévus sont ceux qui ont été définis en 2005, parfois sommairement et sans étude à disposition. Les études en cours en 2009 permettront de redéfinir les coûts effectifs prévisibles.

La répartition du financement entre l'Etat et les communes est également à définir.

L'heure des questions



Question à M. Pierre Kohler
(maire de Delémont)

Pourquoi l'agglomération n'est-elle pas maître d'ouvrage des infrastructures prévues?

L'agglomération n'existe que sous la forme d'une charte signée par les 10 communes et l'Etat. Les communes se sont engagées à coordonner leurs projets et à collaborer au fonctionnement de l'agglomération.

L'agglomération ne dispose donc pas d'un statut juridique lui permettant d'engager des dépenses d'investissements par exemple.

Cette possibilité sera donnée par la création d'un syndicat d'agglomération, tel que le prévoient les dispositions légales récemment adoptées par le Parlement jurassien. En effet, la Loi sur les communes a été modifiée pour permettre aux communes de l'agglomération de créer un syndicat et de lui

déléguer des compétences, par exemple celles de réaliser des projets d'investissements.

La direction politique de l'agglomération prendra prochainement des décisions à ce sujet. La création du syndicat est envisagée en 2010.

D'ici là, les maîtres d'ouvrage des projets restent l'Etat et les communes concernées. Il est possible que certains dossiers fassent l'objet d'un financement intercommunal, par un accord spécifique à signer.

Je suis favorable à terme à ce que les structures et le fonctionnement des institutions soient simplifiés. La solution la plus simple est donc pour moi clairement les fusions de communes.



Question à M. Dominique Nusbaumer,
chef du Service de l'aménagement du territoire et responsable du projet d'agglomération soutenu par la Confédération

Les projets non-soutenus par la Confédération seront-ils réalisés ?

Le total des projets annoncés à la Confédération était de 82 millions de francs.

14.7 millions sont prévus dans l'étape 2011-2014. 14 autres millions sont prévus dans l'étape 2015-2018. 15 millions sont prévus après 2018.

33 millions n'ont pas été acceptés, la Confédération estimant qu'elle n'a pas à les financer, du moins au titre de la politique des agglomérations.

6 millions seront investis avant 2011 et ne seront donc pas soutenus rétroactivement par la Confédération.

Dans les projets non-acceptés, on trouve par exemple : des parkings en périphérie, l'aménagement de la voie CJ, des traversées de village, la réouverture de l'arrêt CFF de Soyhières, etc.

Pour chaque dossier, le canton et les communes concernées devront définir s'ils entendent réaliser, reporter ou renoncer aux projets.

Par ailleurs, la Confédération exige que des mesures d'aménagement du territoire soient prises en parallèle : densification du tissu bâti, valorisation des arrêts des transports publics, localisation des centres commerciaux, transfert progressif des transports motorisés individuels vers les transports publics et la mobilité douce, etc.